

435

B<sup>to</sup>. Ay<sup>to</sup>., 2 junio 21 de 1870

Excmo. Señor

Tomás Herrero ante V. V. se presenta y expone respetuosamente: Que propongo la construcción del Ferro. Carril de Buenos. Aires al Rosario sobre las bases que tratare' de conseguir a' continuación lo mas claro y sumariamente que me sea posible.

1.

### Punto de partida y trayecto de la vía ferrea

La línea partirá desde el punto que crea conveniente al Poder Ejecutivo, y seguirá el trayecto que el dijere. El concesionario acepta esta condicion ya sea que se quiera tomar por punto de partida cualquier paraje de la ciudad de Buenos. Aires. El bajo de las Catalinas, pasode Julio etc.; ya sea la Villa de Luján o cualquier otro punto del Ferro. Carril del Oeste. —

En el primer caso, es decir, si la vía ferrea parte de la ciudad de Buenos. Ayres seria conveniente que siguiese el Ramal de la línea ferrea del Oeste hasta las Catalinas, pasando de conseguir. pte en Belgrano, San Martin, Pilar, Capillo del Señor, San Antonio de Arco, Surcifes y pasando entre Pergamino y San Nicolas tomara' desde allí la ruta mas directa al Rosario. En el segundo caso, a' saber, si el punto de la partida es la Villa de Luján, supondremos que pasara' por San Antonio de Arco, Surcifes etc. Pero en cualquiera de los dos casos, repito que la dirección será trazada como lo crea más acertado el Poder Ejecutivo y será aceptado por el concesionario. —

## Sistema de construcción y calidad de los Rieles y demás materiales

El ancho de la vía será de 5 pies 6 pulgadas o de 3 pies 6 pulg. a elección del P. & E. Inmediato mas adelante manifestaremos las ventajas que a nuestro juicio tiene el segundo sistema sobre el primero. — Si el Gobierno prefiere que el ancho de la vía sea el de 5 pies 6 pulg. los materiales que se emplearán serán de primera clase, consistiendo de rieles de 62 libras y durmientes de fierro fundido. — Si el Gobierno elige el sistema de la vía angosta, es decir, el que sea por ancho de la vía 3 pies 6 pulg. ella será construida con Rieles de Hierro de los que se denominan "Tigwolds" cuyo peso es de 35 libras por cada yarda inglesa y de la forma que se exhibirá en los planos. Ellos descansarán sobre durmientes de fierro de los patentados de Miller (o cualquier otro sistema que apruebe el Gob.) y se pondrán 7 para cada 25 pies de Riel con 4 abrazaderas (tie bars) por cada riel. Por lo que respecta a las Estaciones, Puertos, Ma-  
llemal Rodante, Telegrafo etc. serán de la mejor clase y en cantidad suficiente para las exigencias del servicio con arreglo a los planos y demás detalles que se mencionen al celebrarse el contrato.

### 3.

#### Estaciones

El Gob. fijará el punto donde deben construirse las Estaciones. El costo de dichas estaciones, así como el de las tomas vías (sidings), caminos (passing places), implementos (tools), talleres (workshops)

y todo lo que se refiera a la maestraanca (pier plant) no excederá de 50.000 £ en toda la extensión de la línea entre B<sup>a</sup> Ly<sup>a</sup>, y el Rosario, suma sobre cuya importancia llamamos la atención de P. V. - Si el costo de estas obras excede la suma mencionada en el párrafo anterior, los constructores percibirán el 10% sobre el exceso que resultare, además del reembolso íntegro de lo que se gastare en la construcción de ellas.

#### 4

#### Obligaciones del Concesionario

Además de las ~~seis~~ obligaciones ya especificadas y otras que se puedan indicar, el concesionario se obliga especialmente a empazar las obras a los 6 meses contados desde la aprobación de los planos por el Gobi<sup>o</sup> y a construir toda la línea férrea a los 4 años desde la misma fecha. - El concesionario se obliga a depositar la suma de 10.000 £ en el Banco de la Prov<sup>ia</sup> o en cualquier otro que el P. V. elija en garantía del cumplimiento de este contrato, suma que pertenecerá al P. V. si el no se cumple.

#### 5

#### Obligaciones del Gobierno

Además de las otras obligaciones especificadas en este contrato el Gobi<sup>o</sup> entregará al constructor por cada milla de línea férrea incluyendo la debida proporción de material rodante (rolling stock) 5000 £ si el ancho de la vía es de 3'6" y 5500 £ si el ancho de la vía es de 5'6". El pago de esta suma

se verificará en fondos públicos de la Provincia, pagaderos en B<sup>il</sup>et, Londres, Paris, Frankfort <sup>2</sup>/<sub>4</sub>, Amsterdam o en cualquier otra ciudad extranjera.

Estos fondos públicos tendrán la renta del 6% y con un fondo de 1% anual acumulativo para la amortización del capital originalmente invertido. La avaluación para el pago de dichos fondos se hará al 80% de su valor nominal, ya sea que el precio á que se negocien por los constructores resulte superior o inferior al tipo fijado. La vía férrea que se construya quedará afectada al pago de estos fondos en primer lugar y como garantía secundaria responderán las rentas generales á la obligación contraída. Ninguna contribución podrá establecerse bajo pretexto alguno sobre estos fondos públicos o sobre su renta.

El P. V. se obliga á verificar pagos en Londres á los constructores por el valor de los materiales que se embarquen á la presentación de los cominientos ó pólizas de seguros y por los trabajos de construcción al concluirse cada 15 kilómetros. Estos pagos consistirán en el 90% sobre valor convenido. El 10% restante será pagado luego que el P. V. se reciba de la línea férrea y de las obras que se construyan. Si á causa de trastornos europeos que afectan al mercado monetario, los constructores encuentran dificultades para realizar los fondos del G<sup>ob</sup>to concederá un plazo razonable para vencer estas dificultades.

6.

Sin perjudicar a' los intereses públicos el Gobierno concederá a' los constructores el derecho de suprimir o' cambiar la dirección de los caminos donde lo crea necesario.

7.

Los individuos empleados en la construcción de las obras de la vía férrea, mientras ella dure, serán eximidos de todo servicio militar.

8.

En el caso en que el G<sup>o</sup> no explote por si mismo la vía férrea despues de concluida, los constructores en igualdad de condiciones tendrán la preferencia para ese objeto sobre cualquier otra persona.

9.

Los constructores tendrán el derecho de emplear el trabajo en cualquier punto o' puntos de la línea férrea con arreglo a' la traza de ella que se haya convenida.

10.

Si el G<sup>o</sup> la encuentra aceptable hacemos la siguiente proposición: El concesionario pagará la multa de 10,000 \$ por cada mes de retardo del término estipulado para la conclusión de la línea y percibirá igual suma por cada mes que se anticipe a' ese término. Bien entendido que la conclusión de las estaciones no se considerará como la conclusión de la línea principal.

11.

El Gobierno obtendrá la libre introduccion de todos los materiales que se necesiten para la construccion o servicio de la linea, así como los terrenos indispensables para ella y las estaciones, depósitos etc. y los entregará a los constructores dentro del termino de tres meses que empezará a correr desde que ellos sean pedidos.

(12.)

Si los constructores o sus representantes creen conveniente negociar conjuntamente con el Gob<sup>o</sup> los fondos que se les hayan pagado por la construccion del Fierro Carril, el Gob<sup>o</sup> Provincial nombrará en Londres o en cualquier otra parte un agente o banquero para que reciba por cuenta del Gob<sup>o</sup> la suma de la negociacion y verifique sucesivamente el pago por la construccion con arreglo a lo establecido en el artículo 5<sup>o</sup>.

13

### Material Rodante

El material rodante comprenderá 12 locomotoras, 10 carruages de 1<sup>a</sup> clase, 10 de 3<sup>a</sup> clase, 250 vagones de carga y 8 vagones para encomiendas (break vans.)

14

### Inspectores

El Gobierno nombrará agentes inspectores tanto aqui como en Inglaterra para la inspeccion de los trabajos mientras dure la construccion y para la de los materiales de la via permanente, material rodante etc.



Manera de decidir las cuestiones que se  
presenten

Todas las ~~cuestiones~~ cuestiones que surgan entre el Pto y los constructores respecto del cumplimiento de este contrato seran decididas por dos arbitros que nombraran las partes, uno arbitro cada parte. Estos arbitros podran nombrar un tercero, en discordia, cuyo fallo sera obligatorio para todos.

### Ventajas de la via angosta sobre la via ancha

Como indicamos arriba diremos unas palabras sobre las ventajas que tiene la via angosta sobre la via ancha. En primer lugar el costo de la via, es menor y segun las proposiciones que hacenemos, si ellas son aceptadas, el Estado ahorrará 500 t por milla, y suponiendo la distancia al Rosario ser la de 160 millas, el ahorro total del exaro ascendará a 392,000 patacones.

En segundo lugar el peso muerto de la carga es menor en la via angosta que en la via ancha. Me explicaré: los mejores waggones en las vias del tipo de este pais, 5'6" pesan 7 quin-  
tales proximamente y se calcula que cargan 12½ quintales de fierro o carbon por cada pie de su longitud, guardando el peso muerto una proporción de 36 á 100 del maximum de la carga útil, es decir, la que produce lucro o el 36% sobre el total de la carga. Por la otra parte los waggones para una via angosta de

3'6" según calculo aproximativo, pesan 3 quintales y cargan 8'½ ff por cada pie de su longitud. El peso muerto ó inactivo en este caso asciende á muy pocas mas de la proporción de 31 á 100 del máximum de la carga útil ó productiva. Pero aun hay otro punto de vista que demuestra que los waggones de mercancías de todas clases sobre una vía angosta, no son tan desproporcionados en su peso respecto del peso que cargan como lo son en la vía ancha. En el trafico de mercancías es bueno saber que el peso muerto de un tren es enorme, algo como un 70 u 80 % sobre el total del peso arrastrado. Si las mercancías deben entregarse en una línea larga de ferrocarril, ellas se acondicionan en este país sobre un número de waggones mucho mayor que el necesario para contenerlas, porque un waggon de mercancías no puede como un carruaje de pasajeros descargarse á sí mismo y el tren no puede demorar hasta que la descarga se efectue en una estación determinada - tiene que seguir su marcha, dejando el waggon de mercancías en esa estación. Es mas que probable que este sea la razón porque el waggon solo tiene la mitad ó la cuarta parte de la carga que puede contener. En consecuencia es evidente que este inconveniente se vuelve serio, cuando waggones que pesan varias toneladas cargan solamente una



Traccion, con frecuencia una pequeña fraccion de su propio peso. — Esta fuente de gasto desaparece en grande escala en la via angosta desde que los waggones son relativamente pequeños y de consiguiente aptos para llevar unicamente la carga que va destinada a cada una de las diversas estaciones.

La ultima razon que tengo para haberme tomado la libertad de recomendar la via angosta con preferencia a la via ancha, es que aquella se va generalizando en el mundo, sin duda, porque ofrece ventajas de que esta carece. En Inglaterra se ha construido una via que solo tiene 2 pies de ancho, en Belgica una de 3'8", en Francia de 3'4", en India de 3'6". En Noruega y Suecia todas las lineas del Estado son de 3'6" de ancho, el Ferrocarril del Monte Cenis de 3'4 1/2" y los de Queensland de 3'6".

Estas diversas lineas ferreas han funcionado muy satisfactoriamente para los que las han empleado y han producido excelentes resultados.

Teniendo la creencia de que no se ha presentado otra propuesta mas ventajosa que la que hago abrigo la confianza de que la rectitud de V. C. le consagrara la debida atencion, y la sometera oportunamente

a la consideracion de las honorables camaras,  
prestandole al mismo tiempo el valioso con-  
surgente de su ilustrada aprobacion — Es justicia  
Vnos. Suos

Post. scriptum

Si al Gobierno le conviniera llevar la  
lucia ferrea hasta el Traile Muerto, el  
duplicante se obliga igualmente a  
la construccion de ella bajo las mis-  
mas bases propuestas en la solicitud  
que antecede.

firmado Tomas Keen

## Nota

La diferencia entre el costo de este F. Canal segun la propuesta precedente y lo que pide el P.E. para el mismo es aproximadamente de 50. Millones puesto que el costo por aquella asciende a . . . . . \$107,800,000  
 Y el Gov<sup>no</sup> pide para el mismo objeto 150,000,000